



16-11-2016

Sagsnr.
2016-0351802

Dokumentnr.
2016-0351802-1

Københavns Kommunes hørings svar om Trafikplan 2016

Københavns Kommune har d. 19. september modtaget Movias Trafikplan i politisk høring. Hermed sendes Københavns Kommunes politiske hørings svar, der er godkendt af Borgerrepræsentationen d. 15. december 2016.

Københavns Kommune har afholdt en høring blandt kommunens 12 lokaludvalg, Ældrerådet og Handicaprådet. Input fra høringen indgår i hørings svaret.

Sammenhæng i den kollektive trafik

Københavns Kommune er en by i vækst, og vi forventer, at byen vil vokse med 100.000 nye københavnere de næste 10 år. Derfor er der brug for at styrke den kollektive trafik, således at den fortsat kan sikre en god og hurtig betjening til de mange borgere og pendlere, som hver dag bevæger sig rundt i København.

Når Cityringen åbner i 2019 vil de fleste københavnere få mindre end 10 minutters gang til den nærmeste metro- eller togsstation. Dette giver et stort løft til den samlede kollektive trafik i København, som forventes at få 100.000 nye passagerer hver dag. Tilpasningen af busnettet skal således ses i sammenhæng med det kvalitetsløft af den kollektive trafik som Cityringen medfører.

Strategisk busnet

Københavns Kommune ønsker, at busnettet i 2019 styrker metroen og sammenhængen i det kollektive transportnet. Samtidigt er det vigtigt, at den kollektive trafik, herunder busnettet, betjener byens borgere bedst muligt. Med Trafikplanen og forslaget til strategisk busnet er vi nået et skridt nærmere en tilpasning, og arbejdet skal fortsætte med de lokale busser frem mod den endelige trafikbestilling i maj 2018.

Københavns Kommune finder samlet set, at det foreslåede strategiske busnet hænger godt sammen med den kommende Cityring.

Københavns Kommune har følgende bemærkninger til det fremlagte strategiske busnet:

- A-bus fra Amager til Valby: Det bør undersøges nærmere, om der er behov for at opretholde en A-busforbindelse fra Amager til Valby.
- 350S: Det bør undersøges, hvilken konsekvens det vil have for københavnernes, hvis 350S nedlægges som foreslået, og om der er tilstrækkelig kapacitet til at dække behovet med linje 5C.
- Der skal sikres god betjening af hospitaler og sundhedshuse.
- Der skal sikres en fortsat god forbindelse mellem Sydhavnen og Vesterbro.
- Busnettet skal tage højde for det igangværende anlæg af Sydhavnsmetroen.

Klima- og miljøvenlige busser

Borgerrepræsentationen har med budget 2017 besluttet, at Movia i de kommende udbud af busdrift i København, så vidt muligt skal stille krav om betjening med elbusser eller andre lignende busser, der for så vidt angår nul-emission af CO₂, markant lavere støj i byrummet og som reducerer lokal luftforurening, leverer samme positive effekter som elbusser. Det bør derfor sikres, at disse krav til emissioner og støj indarbejdes som standard i alle kommende udbud med drift i Københavns Kommune.

Københavns Kommune støtter desuden målsætningen i Trafikplan 2016 om fossilfri busdrift i 2030, men beder samtidig Movia notere sig, at kommunens målsætninger om CO₂-neutralitet i 2025 og elbusser også skal opfyldes.

Københavns Kommune ønsker 100 % reduktion i udledningen af NO_x og partikler i 2030. Københavns Kommune støtter øgede støjkrav til busserne, men vurderer, at kravet i Trafikplan 16 til udvendig støj kunne strammes yderligere for byruter.

Fokus på fremkommelighed/ + Way

Der er mange hensyn, der skal tages, når man planlægger den kollektive trafik. Vi skal sikre en hurtig og velfungerende kollektiv transport således, at de mange tusinder borgere og besøgende, der hver dag pendler til og fra København, har et godt alternativ til at vælge bilen. På den måde minimeres trængslen og luftforureningen mindskes.

Københavns Kommune ønsker fokus på relevante strækninger, hvor fremkommeligheden kan styrkes, frem for et samlet +Way-net.

God lokal busbetjening

Vi ser frem til det videre samarbejde med Movia om at skabe et sammenhængende busnet, når de lokale busser skal planlægges frem mod 2018. I dette arbejde skal der tages højde for, at busserne i København stadig skal fungere som et godt tilbud til alle de borgere,

der dagligt benytter lokale busser og som ønsker at undgå for mange skift, uden de skal gå for langt og med mulighed for at sidde ned.

Økonomiforvaltningen vil tage yderligere input fra høringen af lokaludvalg, Ældrerådet og Handicaprådet med til arbejdet med det lokale busnet.

Bilag: Københavns Kommunes samlede bemærkninger til Movias anbefalinger i Trafikplan 2016.

Venlig hilsen

Frank Jensen
Overborgmester

Bilag: Københavns Kommunes samlede bemærkninger til Movias anbefalinger i Trafikplan 2016

Københavns Kommunes samlede bemærkninger til Movias anbefalinger i Trafikplan 2016 fremgår af nedenstående tabel.

Emne	Anbefaling fra Movia	Bemærkninger fra Københavns Kommune
Det strategiske net	Det strategiske net i Region Sjælland justeres og udvikles efter princippet om busforbindelse til alle tog på de store knudepunkter.	Københavns Kommune bakker op om, at busnettet også på de lange rejser understøtter banenet.
	Det strategiske net i Region Hovedstaden fastholdes frem til 2019 med relevante tilpasninger til nye R-linjer og nye stationer.	Der bør ikke ske forringelser i det strategiske net frem mod tilpasningen i 2019. Københavns Kommune vil så vidt muligt søge ikke at bestille ændringer i A-busserne frem mod åbningen af Cityringen.
	Efter åbningen af Cityringen i 2019 ændres og tilpasses det strategiske net i hovedstadsområdet.	<p>Københavns Kommune ønsker, at busnettet i 2019 styrker metroen og sammenhængen i det kollektive transportnet. Samtidigt er det vigtigt, at det kollektive transportnet, herunder busnettet, betjener byens borgere bedst muligt.</p> <p>Københavns Kommune finder samlet set, at det foreslåede strategiske net hænger godt sammen med den kommende Cityring.</p> <p>Københavns Kommune har følgende bemærkninger til det fremlagte strategiske busnet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A-bus fra Amager til Valby: Det bør undersøges nærmere, om der er behov for at opretholde en A-busforbindelse fra Amager til Valby. • 350S: Det bør undersøges, hvilken konsekvens det vil have for københavnerne, hvis 350S nedlægges som foreslået og om der er tilstrækkelig kapacitet til at dække behovet med linje 5C. • Der skal sikres god betjening af hospitaler og sundhedshuse. Heriblandt betjeningen af Bispebjerg hospital.

		<ul style="list-style-type: none"> • Der skal sikres en fortsat god forbindelse mellem Sydhavnen og Vesterbro • Busnettet skal tage højde for det igangværende anlæg af Sydhavnsmetroen. • Skifteforhold og busbetjening af Ny Ellebjerg skal undersøges nærmere i lyset af kommende Sydhavnsmetro. • Behovet for 5C's opkobling til Herlev st. skal undersøges nærmere.
Effektiv busdrift	I det strategiske net skal produktiviteten (antal passagerer pr. bustime) fastholdes frem mod 2019	Københavns Kommune bakker op om en ny effektivitetsmålsætning, da det anerkendes, at en målsætning om flere passagerer i busserne ikke hænger sammen med de forventede ændringer i den kollektive trafik.
	Uden for det strategiske net skal tilskuddet pr. påstiger fastholdes frem mod 2019.	<p>Københavns Kommune ønsker, at Movia gør mere for at reducere udgiften pr. bustime.</p> <p>Københavns Kommune ønsker, at Movia både har målsætninger om påstigere / bustime og tilskud / påstigere på det strategiske net og de lokale net. Antal påstigere pr. bustime bør gå op, og tilskuddet pr. påstiger bør gå ned.</p>
Klima og miljø	Der arbejdes mod en fossilfri bustrafik i 2030, idet der fra udbud til udbud gennemføres dialog med de berørte kommuner og regioner om finansiering af den aktuelle nettoudgift.	<p>Københavns Kommune støtter fossilfri kollektiv bustrafik i 2030, men beder samtidig Movia notere sig, at Københavns Kommunes målsætninger om CO2-neutralitet i 2025 og elbusser også skal opfyldes.</p> <p>Københavns Kommune ønsker, at Movia stiller krav om elbusdrift eller tilsvarende emissions- og støjegenskaber i alle kommende busudbud, der berører Københavns Kommune (med driftstart i 2019 og herefter). Københavns Kommune ønsker derfor, at målsætningen er styrende for de kommende udbud, så de kun kan afviges såfremt der er enighed kommunerne imellem.</p> <p>Københavns Kommune støtter, at der</p>

		<p>normalt ikke stilles teknologikrav i kommende udbud, men beder Movia anerkende, at teknologikrav i en overgangsperiode kan være nødvendigt for at sikre transitionen til bæredygtig kollektiv trafik. Ligeledes kan det være nødvendigt at øge garantilængden på kontrakterne til 10 år for at mindske udgifterne til elbusser.</p> <p>Københavns Kommune noterer sig, at Movia har igangsat et arbejde med ladeinfrastruktur i kommende udbud. Dette arbejde er vigtigt, og bør snarligt udmønte sig i en konkret udbudsproces.</p> <p>Københavns Kommune støtter, at der kommer konkrete miljø- og klimamål for den visiterede kørsel. Københavns Kommune anbefaler, at Movia frem til 2018 påbegynder konkrete forsøg med CO2-neutrale drivmidler i den visiterede kørsel.</p>
	I 2030 skal bustrafikkens udledning af NOX pr. kørt kilometer være reduceret med 97 pct. i forhold til 2008-niveau. Udledningen af partikler skal være reduceret med 85 pct. i forhold til 2008-niveau.	<p>Københavns Kommune støtter op om skærpede krav til NOx- og partikeludledningen, men noterer sig, at reduktionerne nogenlunde svarer til den forventede udvikling i busteknologien.</p> <p>Københavns Kommune ønsker 100 % reduktion i udledningen af NOx og partikler i 2030.</p>
	I 2030 skal den indvendige oplevede støj være reduceret med 15 pct. og den udvendige oplevede støj reduceret med 25 pct.	Københavns Kommune støtter øgede støjkrav, men vurderer at kravet til udvendig støj kunne strammes yderligere for byruter.
+Way	I Hovedstaden arbejdes for at etablere et højklasset +Way-net.	<p>Københavns Kommune er enig i, at der skal være fokus på at skabe bedre fremkommelighed i busnettet og kommunen ønsker at arbejde sammen med Movia for at fremme høj kvalitets busprodukter.</p> <p>Københavns Kommune ønsker fokus på relevante strækninger, hvor fremkommeligheden kan styrkes frem for et samlet +Way-net.</p> <p>Københavns Kommune er åbne overfor at kigge nærmere på muligheden for +Way på linje 1A</p>

		strækningen. København mener yderligere, at kommende +Way projekter skal finansieres, af de parter, der har passagermæssig gavn af det.
	Der arbejdes videre med at realisere +Way-visionerne i Køge og Roskilde.	Ingen bemærkninger
Tyndt befolkede områder	Kommunerne overvejer, hvordan forskellige behov kan løses med de forskellige produkter i Movias produktkatalog.	Ingen bemærkninger
	Bussernes rolle som til- og frabringer til stationer og andre knudepunkter skal styrkes.	Københavns Kommune bakker op om, at busnettet også på de lange rejser understøtter banenetten.
	De linjer, der gør det nemmere for borgerne i de tyndt befolkede områder at pendle til arbejde og skole over lidt længere afstande, skal styrkes.	Ingen bemærkninger
Kundetilfredshed	Andelen af ”tilfredse” og ”meget tilfredse” kunder skal fastholdes på 95 pct. i 2020. Andelen af ”meget tilfredse” kunder skal fastholdes på 25 pct.	Københavns Kommune kan ikke støtte nedjusteringen i målsætningen om 30 % meget tilfredse kunder i 2020. Målsætningen kan evt. revideres i forbindelse med udarbejdelsen af en ny Trafikplan i 2018. I flere af de øvrige nordiske hovedstæder, arbejdes der udelukkende med incitamentskontrakter, hvor 50-100% af operatørens betaling er afhængig af passagerantallet. Det har, når kontrakterne er skruet godt sammen, resulteret i øget service til passagererne og hermed øget passagertilfredshed. Københavns Kommune ønsker, at Movia afprøver denne betalingsform til flere operatører.
	Der fastsættes følgende undermål for kundetilfredsheden i 2020: o Overholdelse af køreplanen (fastholdelse af 2015-niveau) o Kortere rejsetid (fastholdelse af 2015-niveau) o Forhold ved stoppestederne (2	Københavns Kommuner bakker op om de delmål for parametre, der påvirker kundetilfredsheden, som Movia har udarbejdet.

	procentpoint over 2015-niveau).	
Terminaler og stoppesteder	De ikke-reklamefinansierede stoppesteder i det strategiske net opgraderes med udgangspunkt i fire stoppestedstyper.	Københavns Kommune har netop indgået en langvarig kontrakt med privat leverandør på levering af diverse stoppestedsudstyr og ønsker derfor ikke at gøre brug af en fælles rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr.
	Der udvikles en fælles standard for tilgængelighed frem mod næste trafikplan i 2018.	Københavns Kommune vil opfordre Movia til at inddrage Handicaprådet eller tilsvarende organisationer i dette arbejde.
	Vejmyndighederne prioriterer deres investeringer ud fra stoppestedernes størrelse og antallet af daglige passagerer.	Københavns Kommune bakker grundlæggende op om denne prioritering af stoppesteder. Der kan dog være stoppesteder, der anvendes af færre passagerer, hvor borgere har særlige behov for eksempelvis vente- eller hvileforhold, og som derfor også kan behøve investeringer.
	Movia udbyder og indgår en fælles rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr.	Københavns Kommune ønsker fortsat, at indkøb af stoppestedsudstyr sker i et samarbejde mellem kommunen og Movia.
	Samarbejdet med de kommuner, der er berørt af den kommende letbane, intensiveres for på samme måde at sikre letbanen de bedst mulige rammer.	Ingen bemærkninger.
Flextrafik	Flextrafik skal i 2020 være et attraktivt valg for den behovsstyrede, individuelle kørsel i kommuner og regioner.	Københavns Kommune afviger fra mange af de øvrige kommuner, i det der er mange aktører, der udbyder transport i København. Derfor kan det være svært for København at lægge sig fast på, at Flextrafik skal være det naturlige valg. Ligeledes bør man være opmærksom på, om flextur produktet i København kommer i konkurrence med taxaerne.